

# Cero - Prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores

Versión: 2

Ministerio de Interior y Seguridad Pública

Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol

Año de inicio: 2018

Año de término: Permanente

## 1. ANTECEDENTES

**Unidad responsable:** Área Tolerancia Cero

**Nombre del encargado:** Víctor Matus Cisternas

**Cargo:** Jefe Área Tolerancia Cero

**Teléfono(s):** 2-25100843

**E-mail:** victor.matus@senda.gob.cl

**Programas presupuestarios según Ley de Presupuestos:**

Partida presupuestaria	Capítulo	Programa	Subtítulo	Ítem	Asignación
05	09	01	24	03	013

**Señale dentro de qué Política Ministerial se encuentra el programa descrito, y si este corresponde a algún compromiso contenido en el "Programa de Gobierno 2018-2022":** Enmarcado en las políticas de la Subsecretaría del Interior, este programa se vincula directamente con lo establecido en la Ley 20.502 que crea el Ministerio del Interior y el Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol que tiene por objeto la ejecución de las políticas en materia de prevención del consumo de estupefacientes, sustancias psicotrópicas e ingestión abusiva de alcohol y de tratamiento, rehabilitación y reinserción social de las personas afectadas por dichos estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Este programa no responde a compromisos contenidos en el Programa de Gobierno 2018-2022.

**¿El Programa descrito se vincula con un subsistema o conjunto articulado de programas de una determinada política pública?:** Ninguno

**Señale la Misión del Servicio o Institución Pública responsable del programa (acorde al Formulario A-1 Dirección de Presupuestos):**

Contribuir a la disminución del consumo de alcohol y otras drogas y sus consecuencias sociales y sanitarias en niños, niñas, adolescentes y adultos, a través del diseño, implementación, articulación y coordinación de acciones efectivas, pertinentes, integrales y de calidad, que respondan a las necesidades de las personas y comunidades, considerando las particularidades del territorio, para mejorar el bienestar y la calidad de vida de la población.

**Señale el/los objetivo/s estratégico/s de la institución responsable a los que se vincula el programa (acorde al Formulario A-1 Dirección de Presupuestos):** Diseñar, desarrollar y ejecutar programas e iniciativas de prevención del consumo de alcohol y otras drogas en toda la población y con pertinencia territorial, con la finalidad de fortalecer factores protectores, disminuir factores de riesgo, reducir consecuencias sociosanitarias, incidir en la representación social de consumo, así como promover acciones que contribuyan a regular el acceso al alcohol, disminuir el consumo y modificar los patrones tanto en población general como en grupos de riesgo.

**Identifique el marco normativo que regula al Programa, especificando Leyes, Decretos, Resoluciones, Bases, Convenios, detallando que contiene cada uno, su año de promulgación y cuáles son los aspectos regulados:** - Ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, de 2009.

- Ley 20.770, de 2014, que modifica la ley del tránsito, en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o, con resultado de muerte.

- Resolución exenta N° 856/18, del Servicio Médico Legal, aprueba normativa técnico pericial para la toma de muestras de sangre para exámenes de alcoholemia en conductores y demás personas que indica.

- Resolución exenta N° 2.675/19, del Servicio Médico Legal, aprueba normativa técnico pericial para la toma de muestras de sangre y la realización de pericias toxicológicas sobre presencia y cuantificación de sustancias estupefacientes o sicotrópicas en conductores y demás personas que indica.

- Resolución Exenta N° 148, de 8 de marzo de 2019, de Senda, aprueba convenio de colaboración técnica entre el Servicio Nacional para la Prevención de Drogas y Alcohol y el Servicio Médico Legal.

- Resolución Exenta N° 1127, de 9 de abril de 2019, del Servicio Médico Legal; aprueba convenio de colaboración técnica entre el Servicio Médico Legal y el Servicio Nacional para la Prevención de Drogas y Alcohol.

- Resolución N° 122, de 18 de noviembre de 2019, de Senda; la cual aprueba Bases Administrativas y Técnicas y sus anexos para la contratación del servicio de operativos para el Programa Cero - Prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores del Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol.

- Resolución Exenta N° 276, de 21 de febrero de 2020, de Senda, la cual declara inadmisibles ofertas, desiertas líneas de servicio y adjudica líneas que indica en proceso de licitación vigente.

## 2. DIAGNÓSTICO

**Problema principal que el programa busca resolver:** Personas conducen vehículos bajo la influencia del alcohol y otras drogas en Chile.

**Analice cómo ha evolucionado el problema o necesidad, identificando su variación desde que se inició la implementación del programa hasta la actualidad, presentando datos cuantitativos que permitan dimensionar esta evolución y la necesidad de un cambio de diseño. Asimismo, se debe caracterizar a la población afectada por el problema (población potencial), utilizando la fuente de información más actualizada e indicando si afecta de manera particular a algún grupo específico de la población (mujeres, pueblos indígenas, entre otros).**

**Señale la fecha y fuente de información utilizada (Ej: CENSO, CASEN 2017, Registro Social de Hogares, etc.):** De acuerdo con los antecedentes reportados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el Informe "Global Status Report on Road Safety" de 2018, los siniestros de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte en el mundo y la primera causa de muerte en personas entre 5 a 29 años. Los datos revelaron que la cifra de fallecidos por esta causa alcanzó un total aproximado de 1,35 millones de personas en 2016.

En Chile, las estadísticas de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) dan cuenta que, anualmente, se registran más 70.000 accidentes de tránsito en el país de los cuales resultan fallecidas, en promedio, 1600 personas al año. Para 2019, CONASET reportó un total de 89.983 siniestros de tránsito, que dejaron como consecuencia un saldo de 1.617 fallecidos y 57.749 lesionados.

De estos accidentes, los datos señalan que 7.208 (8% del total siniestros de tránsito 2019) estuvieron asociados a la presencia de alcohol en el conductor, dejando un saldo de 158 fallecidos (9,77% respecto del total de fallecidos por accidentes de tránsito 2019) y un total de 6.231 lesionados (10,79% respecto del total de lesionados por accidentes de tránsito 2019).

Las cifras reportadas por CONASET respecto a la evolución de siniestros de tránsito asociados al alcohol en el conductor muestran cifras preocupantes con una tendencia al alza en los últimos 5 años. En los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 los siniestros de tránsito -asociados a alcohol en el conductor- tuvieron un aumento paulatino en su frecuencia de casos (5.180; 6.787; 6.981; 7.140 y 7.208 respectivamente). En el período 2015-2019, los fallecidos aumentaron de 152 a 158 y los lesionados aumentaron de 4.819 a 6.231. Esta situación, entre el año 2018 y 2019, representa un aumento del 1% en el número de siniestros asociados al alcohol en el conductor, un 8,2% en el número de fallecidos y un 5,2% en el total de lesionados (CONASET, 2019).

En cuanto a la distribución de los siniestros por grupo etario, el reporte sobre "Siniestros de Tránsito Asociados al Alcohol en el Conductor 2019" de CONASET señala que, generalmente, el grupo etario que presenta mayor riesgo y accidentabilidad son los jóvenes. Esto, debido a que son más propensos a asumir riesgos en la conducción producto de la baja percepción del mismo y la tendencia a sobreestimar sus habilidades. Los antecedentes reportados así lo corroboran. En los últimos cinco años los jóvenes correspondientes al grupo etario "19 a 33 años" han sido quienes más han participado y fallecido en siniestros atribuidos al "alcohol en el conductor". A nivel de participación, los datos muestran un aumento progresivo en su frecuencia en los últimos años, pasando de 4.447 casos en 2015 a 6.007 casos en 2019. En cuanto a los fallecidos, los datos muestran una leve disminución en este periodo, pasando de 70 fallecidos en 2015 a 65 en 2019. No obstante, los antecedentes corroboran que este grupo etario continúa siendo el que presenta mayor mortalidad en accidentes asociados al alcohol en el conductor, respecto del total de participantes, mostrando un aumento del 36,65% de los casos en 2015 a un 41,14% en 2019.

Por otro lado, respecto de la distribución total de siniestros y fallecidos a nivel país (7.208 y 158 respectivamente), las regiones con mayor número de siniestros y fallecidos en 2019 por "Alcohol en el conductor" fueron: Metropolitana con 1.477 siniestros (20,4%) y 25 fallecidos (15,8%), Maule con 727 siniestros (10%) y 20 fallecidos (12,6%) y Biobío con 646 siniestros (8,96%) y 22 fallecidos (13,9%). Por otro lado, las comunas con más siniestros debido al alcohol en conductor fueron: Antofagasta (242), Puerto Montt (188) y Arica (183), mientras que, las que tuvieron más fallecidos fueron: Arica y Rancagua con 8 y 7 fallecidos respectivamente (CONASET, 2019).

Con relación a la declaración de conductores, los datos de Décimo Tercer Estudio Nacional de Drogas en Población General en Chile muestran que, en 2018, de un total estimado de 3.760.999 conductores que declaran tener licencia de conducir, 518.876 conductores (13,8%) declaró haber manejado bajo la influencia del alcohol alguna vez en el último año. Si bien el porcentaje de personas que realizan esta conducta viene a la baja desde 2012 a 2018, este descenso no es significativo (SENDA, 2018).

En cuanto a la distribución por sexo, el estudio antes mencionado da cuenta que la conducción bajo la influencia del alcohol es significativamente más frecuente en hombres (17,4%) que en mujeres (6,2%). No obstante, desde la creación de este indicador la prevalencia de esta conducta en mujeres muestra un consistente descenso (desde 13,2% en 2012 a 6,2% en 2018) (SENDA, 2018).

En 2019, el programa Cero centró su implementación en la realización de controles preventivos aleatorios de alcohol y otras drogas en automovilistas, registrando un total 216.015 conductores controlados en el año. En alcohol, se realizaron 213.478 alcotest que registraron 2.123 conductores con presencia de alcohol en el organismo (0,99%). Esto implica una importante disminución desde el año 2012 al 2019, de un 4,26% a un 1,00%. En otras drogas, se implementaron por primera vez los controles narcotest, realizando un total de 2.537 controles que registraron 550 conductores con presencia de drogas en el organismo (21,65%).

En este contexto, los antecedentes y datos proporcionados dan cuenta que la problemática identificada continúa ocasionando consecuencias fatales en la población, con conductores que manejan bajo los efectos del alcohol y otras drogas, sin advertir los riesgos y consecuencias derivados de ello.

**A partir del problema o necesidad identificado, detalle la/s causa/s que generan dicha situación negativa, considerando aquellas causas que se relacionan al ámbito de acción de la institución responsable del programa y de la/s que el programa se hará cargo de resolver a través de los componentes de su estrategia de intervención. Señale la fecha y fuente de información utilizada:** El uso de alcohol y otras drogas en conductores es un problema para la salud pública y seguridad vial en todo el mundo, especialmente por los efectos de las sustancias sobre la capacidad de ejecutar acciones motoras (Battistella et al,2013; CONASET,2018).

En Chile, durante 2019 se registraron 89.983 siniestros de tránsito de los cuales 7.208 fueron causados por la ingesta de alcohol en el conductor. Esta situación dejó un saldo de 158 fallecidos y 6.231 lesionados (CONASET, 2019).

Si bien esta realidad tiene su génesis en una multiplicidad de causas de diversa índole, existen antecedentes que permiten explicar por qué esta mala práctica persiste en Chile, a pesar de la implementación de normativas más restrictivas entorno al consumo de sustancias al volante.

En primer lugar, la baja percepción de riesgo de conductores de ser controlados y sancionados por el Estado, como consecuencia de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas, ha sido identificada como una de las causas que explica este comportamiento.

Un estudio realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina analizó por qué los jóvenes de 16 a 30 años son más propensos a beber alcohol y posteriormente conducir un vehículo. Los resultados dieron cuenta que, en la mayoría de los casos, predominaban tres factores. La

suposición de que ellos no serán víctimas de accidentes y/o situaciones de riesgo al momento de conducir; La percepción del alcohol como una sustancia asociada al disfrute, la promoción de la sociabilidad y la compañía entre pares; La baja probabilidad que percibían de ser controlados y sancionados por el Estado como consecuencia de consumir alcohol y sentarse al volante (ANSV, 2018).

Es justamente este último factor, a partir del cual se estructura el componente relativo a los controles preventivos de alcohol y drogas en conductores.

En segundo lugar, la baja percepción de riesgo sobre el consumo de alcohol y drogas en conductores menores de 30 años es otra de las causas identificadas como potencialmente riesgosas en automovilistas y que aborda el componente N°2 del programa.

La evidencia indica que los conductores menores de 30 años, al poseer menor experiencia tienden a subestimar y no reconocer potenciales situaciones de peligro, son más temerarios, por lo que manifiestan una baja percepción de riesgo sobre el consumo de alcohol y drogas en la conducción (OPS, 2017).

En este contexto, los datos, señalan que en Chile los accidentes de tránsito en jóvenes de 15 a 29 años representan la segunda causa de muerte después de los suicidios y que, durante el año 2019, los jóvenes de 19 a 33 años fueron quienes más participaron y fallecieron en siniestros de tránsito atribuidos al "Alcohol en conductor" en el país (CONASET, 2019).

Finalmente, la normalización y promoción generalizada del consumo de alcohol en instancias de fines de semanas o festividades, ha sido identificada como otra de las causas que contribuyen a la persistencia y profundización de la problemática identificada y que, precisamente, busca abordar el componente N°3 del programa.

En este contexto, la evidencia sugiere que existen incentivos ambientales y sociales que favorecen el consumo excesivo de alcohol. Existe una cultura que promueve y promociona el consumo de alcohol durante instancias recreativas y de tiempo libre. En Chile, el consumo se concentra en solo 1,6 días de la semana, donde el promedio de consumo per cápita es de 55 gramos de alcohol puro en un día de consumo habitual, superado en intensidad a, por ejemplo, los bebedores franceses (35 g en promedio), por tanto, hay un alto consumo en pocos días (PUC, 2018).

**Según el problema o necesidad identificada, señale los efectos y/o consecuencias negativas que se espera evitar producto de la implementación del programa, tanto en el corto como en el largo plazo. Justifique su respuesta usando datos y evidencia empírica nacional o internacional:** Los efectos que se esperan mitigar y en última instancia suprimir tanto en el corto como en el largo plazo, mediante la implementación del programa son:

Primero. Personas bajo la influencia del alcohol u otras drogas conducen vehículos motorizados arriesgando su vida, la de pasajeros y peatones. En los últimos 10 años, incluyendo 2019, la causa de "Alcohol en el conductor" se ha posicionado en el cuarto lugar de los fallecidos por siniestros de tránsito (CONASET, 2019). Los datos muestran que en Chile, para el año 2019, el alcohol en el conductor estuvo presente en 7.208 siniestros de tránsito (8,01%), de un total de 89.983. Estos siniestros dejaron un saldo de 158 fallecidos y 6.231 lesionados (CONASET, 2019).

Segundo. Desinformación de conductores respecto a los riesgos asociados al consumo de alcohol y otras drogas al momento de conducir, especialmente en aquellos conductores más jóvenes, quienes son más propensos a protagonizar accidentes de tránsito debido a su menor experiencia, tendencia a sobrestimar sus capacidades y escaso criterio para reconocer situaciones de riesgo (CONASET, 2018). En 2019, jóvenes de 19 a 33 años fueron quienes más participaron (6.007 de 14.247 correspondiente al 42,16% de los participantes) y fallecieron (65 de 158 correspondiente al 41,1% de los fallecidos en siniestros de tránsito atribuidos al "Alcohol en conductor". Asimismo, de los 65 jóvenes fallecidos, 32 se trasladaba como pasajero (49,2%) y 23 como conductor (35,4%) (CONASET, 2019).

Tercero. Promoción generalizada del consumo de alcohol, especialmente en fines de semanas e instancias festivas. En general, el consumo de alcohol se concentra en solo 1,6 días de la semana con una alta intensidad de consumo (PUC, 2018). Asimismo, los siniestros de tránsito se concentran en los días sábado y domingo, y de manera regular en toda la semana entre las 03:00 y las 05:59 hrs. (CONASET, 2019). Los datos muestran que, durante 2019, los días viernes (892 correspondiente al 12,3% del total), sábados (1.975 correspondiente al 24,7% del total) y domingos (2.196 correspondiente al 30,4% del total) concentraron más del 60% de los siniestros totales ocurridos en el año por causa de alcohol en el conductor (7.208). En cuanto a la distribución horaria de los siniestros atribuidos al alcohol en el conductor, los datos muestran que, éstos se presentaron mayoritariamente en horas de la noche y la madrugada. Entre las 21:00 - 23:59 se registraron 1.330 siniestros (18,4%); Entre las 00:00 - 02:59 1.211 siniestros (18,8%) y entre las 03:00 - 05:59, 1.417 siniestros (19,6%). Es decir, el 56,8% de los siniestros de tránsito por causa de alcohol en el conductor ocurrieron entre las 21:00 y las 05:59 hrs.

**De acuerdo con los efectos y/o consecuencias identificadas en la pregunta anterior, señale cuál es el costo fiscal que éstas generan, tanto en el corto como en el largo plazo. En caso de no contar con la valorización del costo fiscal, a modo de aproximación, especifique el detalle de los gastos asociados:** Según el Estudio del Costo Económico y Social del Consumo de Alcohol en Chile de la Universidad Católica de Chile (2018), el costo atribuible al consumo de alcohol en Chile es de aproximadamente 1.5 billones de pesos chilenos en 2017. De estos, el 52,2% se relacionan a la disminución de producción laboral el 30,1% se origina por costos directos en atención de salud, el 15,5% por costos relacionados con el crimen y violencia, el 1,9% a costos de diseño de políticas públicas, vigilancia epidemiológica y prevención de consumo riesgoso de alcohol y el 0,3% a costos por ausentismo laboral.

Entre los ítems mencionados, los daños del consumo de alcohol en la conducción se relacionan con costos directos en atención de salud y costos relativos a crimen y violencia.

En costos directos de salud, el 21,73% corresponde a lesiones no intencionales atribuidas al alcohol, como traumatismos y accidentes, donde predominan las "caídas", quemaduras y lesiones de tránsito. Respecto a este último, los costos por lesiones de tránsito por alcohol tendrían un costo total equivalente a 20.132.000 CLP.

Los costos sobre crimen y violencia atribuibles al consumo de alcohol, un 12,74% corresponde a daños vehiculares en accidentes de tránsito. En este sentido, CONASET estimó que en 2014 se produjeron 5.362 accidentes vehiculares en los que existía consumo de alcohol por alguno de los involucrados. La mayor parte de éstos se debían a choques y colisiones. Según CONASET, los daños causados en vehículos, producto de estos

accidentes ascendió a UF 1.111.785. aprox. 26.708.000 CLP.

Por tanto, los costos asociados a lesiones y accidentes de tránsito atribuidas al alcohol corresponden al menos a 46.840.000 CLP. Sin embargo, el estudio hace hincapié en que estas estimaciones deben ser tomadas como una primera aproximación de los verdaderos costos y debido a la subestimación, se deben considerar con precaución.

**Justifique la solicitud de reformulación del programa, detallando los resultados positivos y negativos que ha logrado el programa con su intervención, para lo cual debe considerar la presentación de resultados de indicadores de desempeño y/o de evaluaciones realizadas anteriormente. Mencione las fuentes de información y fecha de los datos entregados:** La reformulación del Programa Cero - Prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores tiene su génesis en las dificultades asociadas a la implementación de los componentes "Instalación de estrategias de controles preventivos en empresas de transporte" y "Campaña comunicacional para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores" originales, que impidieron ejecutar el programa de acuerdo a lo planificado inicialmente.

Por un lado, la instalación de estrategias de controles preventivos en empresas de transporte no logró implementarse adecuadamente, dado que contemplaba costos económicos y logísticos asociados para las empresas participantes. Estas debían implementar controles a sus trabajadores, que en caso de resultar positivo, debían reemplazar al trabajador durante el periodo del eventual tratamiento, desincentivando la participación de las empresas de transporte y por consecuencia, la incorporación de controles aleatorios.

Durante el año 2019, el programa proyectaba intervenir un total de 50 empresas de transporte, sin embargo, producto de los desincentivos - económicos y logísticos- asociados a la participación de las empresas, solo se lograron implementar estrategias parciales vinculadas a cuidado y prevención en sus dinámicas organizacionales en dos empresas de transporte (objetivos que ya cumple el programa de prevención en espacios laborales). En consecuencia, el componente no logró cumplir con las metas proyectadas alcanzando solo un 4% (2/50 empresas) de cumplimiento, requiriendo la necesidad de buscar nuevas formas de trabajar junto a empresas de transportes.

Por el otro, la "Campaña comunicacional masiva para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y otras drogas en conductores" no tuvo los recursos económicos necesarios para garantizar una intervención continua y de calidad que permitiera reforzar el mensaje preventivo de forma permanente hacia la comunidad. En este contexto, es importante mencionar que, el Área a cargo de la ejecución del programa, no realizó ni difundió ninguna campaña comunicacional de forma autónoma, priorizando apoyar una campaña comunicacional junto a otras instituciones, permitiendo un mayor impacto en la población, pero que no resulta propia del componente. Por lo cual, se considera relevante un cambio en la implementación de esta estrategia.

Sumado a esto, encuentra el hecho que, de acuerdo a la Ficha de Evaluación del Proceso de Seguimiento del programa Cero en el 2019, elaborado por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, se planteó la necesidad de redefinir los indicadores de componente, ya que se consideró que sólo medían programación y no el cumplimiento de los objetivos.

Adicionalmente, durante el año 2019 el programa Prevención del Consumo Abusivo de Alcohol, a cargo de la misma Área, no logró la total implementación de sus componentes. Pese a la baja cobertura del programa, se destacó el componente "Capacitaciones a actores claves para el despliegue de estrategias de prevención del consumo de alcohol" que es posible mantener en el contexto de la gestión territorial que realiza SENDA, pues resulta estratégicamente relevante la continuidad de su implementación.

**Detalle los cambios y mejoras que se implementarán en el programa reformulado en comparación con el diseño anterior, es decir, mencione aquellos elementos del programa que serán modificados a partir de este nuevo diseño (Ej.: población potencial, componentes, estrategia de intervención, indicadores, etc.):** La reformulación del programa contempla cambios a nivel de componentes, indicadores y población objetivo, orientadas a robustecer el diseño y promover una intervención más eficaz en el logro del propósito planteado.

La "Instalación de estrategias de controles preventivos en empresas de transportes" contemplaba costos adicionales que desincentivaron la incorporación de empresas de transporte, afectando la implementación del programa. Por lo tanto, será sustituida por "Capacitaciones a actores claves para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores", capacitando a alumnos de Escuelas de Conductores sobre los riesgos y consecuencias de la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas. De este modo, se releva el rol preventivo de la intervención dirigido a los nuevos conductores quienes, de acuerdo a la evidencia, son más propensos a sobrestimar sus habilidades e ignorar situaciones de riesgo.

El componente "Campaña comunicacional para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores" será modificado en su diseño, transitando desde una intervención comunicacional circunstancial, hacia una cápsula audiovisual informativa-preventiva que será difundida anualmente en Direcciones del Tránsito, Establecimientos Educativos y Escuelas de Conductores. La cápsula, estará orientada a informar a la población respecto a las consecuencias de la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, poniendo especial énfasis en la población más joven.

A nivel de indicadores, se reformulan los indicadores de componentes ya que medían programación, por lo cual se modifican a indicadores que midan cumplimiento, definidos de la siguiente manera: "Porcentaje de regiones que disminuyen alcotest y/o narcotest positivos."; "Porcentaje de personas capacitadas que aprueban el test de aprendizaje"; y "Porcentaje de personas que tras ver la cápsula declaran sentirse más informados sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol".

El primer indicador, permitirá monitorear los casos positivos en cada región. El segundo reconoce la efectividad de las capacitaciones realizadas a conductores y, el tercero, permitirá tener una aproximación de los resultados de la campaña comunicacional en quienes efectivamente obtienen el beneficio.

A nivel de población objetivo, se modificó la definición que inicialmente contemplaba el programa, "personas con licencia de conducir mayores de 17 años" y se incorporaron criterios de priorización, redefiniendo la población objetivo a "Personas con licencia de conducir mayores de 17 años en Chile, que acceden al programa a través de controles aleatorios y/o escuelas de conducción asociadas con SENDA". La redefinición de la población objetivo se propone como un cambio metodológico que permite precisar aquellos grupos que el programa busca intervenir a través de la aplicación de sus componentes.

**Proporcione evidencia de experiencias nacionales y/o internacionales (proyectos, programas, intervenciones, estudios, etc. y sus resultados) que permitan justificar este nuevo diseño (reformulación) y avalar la pertinencia de este tipo de intervención en la solución del problema identificado. Mencione las fuentes de información y fecha de los datos entregados:** Según uno de los principales estudios internacionales sobre la prevalencia del consumo de drogas ilícitas en conductores, llamado "Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe ? findings from the DRUID Project" (EMCDDA, 2012) concluye que el principal factor para no conducir bajo el efecto de las drogas es el riesgo de ser detenido.

Entre ellos se puede mencionar el caso de España, país que durante la década de los 90's empezó a implementar un conjunto de medidas regulatorias sobre el alcohol, entre las cuales se destacan los controles preventivos, que consistieron en medidas orientadas a disminuir la probabilidad de conducción bajo la influencia del alcohol, mediante la regulación de los niveles de alcoholemia y su medida, así como también la implementación y legitimación de controles aleatorios de alcohol en aire espirado por conductores fiscalizados (Villalbi, Et Al 2008).

Las cifras reportadas por la Dirección General de Tráfico de España (2011) dan cuenta que el porcentaje de controles positivos tuvo una disminución considerable variando de un 4,2% en 2003 a un 1,8% en 2009. En este contexto, dado los resultados favorables de la primera década, se propuso en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 el objetivo de bajar del 1% los positivos de alcoholemia en controles preventivos aleatorios (DGT, 2011).

En Chile, las gestiones oficiales se iniciaron el año 2003 con la evaluación de distintos tipos de test de drogas en conductores. Considerando lo anterior, fue en el año 2012 cuando se logra implementar una política de controles preventivos en conductores asociada exclusivamente al uso de alcohol. La publicación de la Ley de Tolerancia Cero, Ley Emilia y los controles preventivos de SENDA, aumentaron la capacidad nacional de control en ruta, lograron una cobertura mediática importante que permitió poner el tema en la opinión pública, logrando un efecto disuasivo importante. Esto último, considerando que desde el inicio de la aplicación del alcotest (2012), se ha observado una disminución en el porcentaje de alcotest positivos, disminuyendo de un 4,30% a un 0,99% en el año 2019.

Respecto a la detección de otras drogas, recientemente, en el año 2019 en nuestro país se implementa un instrumento o herramienta que permitiese fiscalizar a quienes conducían bajo los efectos de dichas sustancias. Con la aplicación del narcotest en los controles preventivos a conductores, se comienza a cumplir íntegramente con aquel mandato legal que prohíbe la conducción bajo los efectos no sólo del alcohol, sino que de cualquiera de estas otras sustancias.

Sin perjuicio de ello, esta nueva herramienta de control no es suficiente para disminuir el consumo de estas sustancias, sino que es un instrumento adicional que se suma a las diversas estrategias por las cuales se guía el programa para reducir esta problemática.

En este sentido, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) recomienda 5 estrategias de alto impacto para ayudar a los gobiernos a reducir el uso nocivo del alcohol y sus consecuencias asociadas. Específicamente, la estrategia N°2 promueve avanzar y hacer cumplir las medidas contra la conducción bajo los efectos del alcohol, entre las opciones e intervenciones incluyen: la promulgación y aplicación de leyes estrictas que incorporen bajos límites de concentración de alcohol en sangre; la implementación de puntos de control de sobriedad y pruebas de aliento al azar; programas obligatorios de educación vial, asesoramiento y, según corresponda, programas de tratamiento; efectuar campañas de sensibilización e información pública en apoyo de la difusión de la política y el aumento de la disuasión general; ejecutar campañas en los medios masivos bien ejecutadas, de alta intensidad y bien planificadas dirigidas a situaciones específicas como vacaciones o temporadas festivas; entre otras intervenciones (OMS, 2018).

### 3. OBJETIVO Y FOCALIZACIÓN

#### 3.1) Objetivo

**Fin del programa:** Contribuir a la disminución del consumo de alcohol y otras drogas, y sus consecuencias sociales y sanitarias.

**Propósito del programa:** Personas no conducen vehículos bajo la influencia del alcohol y otras drogas.

#### 3.2) Población potencial

**Descripción:** Personas con licencia de conducir mayores de 17 años en Chile. Se consideran todos los conductores, ya que todos estos potencialmente pueden conducir alguna vez bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

**Unidad de medida:** Personas

**Cuantifique la población potencial para el año 2021, en base a la unidad de medida señalada anteriormente:** 3760999

**Fuente de información utilizada para cuantificar la población dada:** Estimación SENDA basada en el Décimo Tercer Estudio Nacional de Drogas en Población General de Chile del año 2018, a cargo del Observatorio Chileno de Drogas SENDA. En atención a la variable personas mayores de 17 años que declararon tener licencia de conducir en el módulo "Conducción de vehículos y consumo de sustancias".

#### 3.3) Población objetivo

**Descripción:** Personas con licencia de conducir mayores de 17 años en Chile, que acceden al programa a través de controles aleatorios realizados por SENDA en distintas calles del país y/o acceden al programa a través de escuelas de conducción asociadas con SENDA.

Para quienes acceden al programa a través de controles aleatorios realizados por SENDA en distintas calles del país, los criterios de priorización corresponden a la definición del lugar en el que se dispone el punto de control. La prelación es aleatoria, pues cualquier conductor que transite por las zonas de control establecidas puede ser objeto de fiscalización.

Para las personas que ingresan al programa a través de las escuelas de conducción, el único criterio de priorización que se considera es estar inscrito en una Escuela de Conducción que esté asociada con SENDA. En este contexto, no aplica la utilización de criterios de prelación, ya que

todas las personas que se inscriban en estas escuelas son beneficiados por el programa.

¿Se utiliza el Registro Social de Hogares (RSH) para seleccionar a los beneficiarios?: No

	2020	2021	2022	2023
Población objetivo	97.580	187.280	255.668	279.224

## 4.1) Estrategia

El programa presenta 3 componentes.

Nombre	Descripción
<p><b>Controles Preventivos de alcohol y otras drogas en conductores</b> Servicios Generales (Seguridad Pública)</p>	<p>1) Identificar en los controles preventivos a personas con presencia de alcohol y otras drogas al momento de conducir y de forma secundaria, disuadir a otros conductores de transitar en las vías públicas bajo los efectos de alcohol y otras drogas.</p> <p>2) Disponer de puntos de control preventivos de alcohol y otras drogas en los cuales se fiscaliza aleatoriamente a conductores que transitan por avenidas y/o calles.</p> <p>3) Personas con licencia de conducir mayores de 17 años que transitan por avenidas y/o calles.</p> <p>4) Para el despliegue de los puntos de control se consideran diversas variables. Desde su nivel central SENDA determina la cantidad de puntos para cada región anualmente considerando el n° de habitantes, comunas, parque vehicular, fallecidos y lesionados en accidentes de tránsito. A nivel regional y en coordinación con Carabineros, se distribuyen los puntos considerando también, la realización de festividades locales y flujo vehicular y peatonal. A nivel comunal, Carabineros establece los puntos considerando la georreferenciación de accidentes de tránsito a causa de alcohol en el conductor y los sectores con alto flujo vehicular y peatonal. Una vez establecido el punto de control, se realizan los controles preventivos a conductores, fiscalizando al azar a aquellos conductores que transitan por el punto de control.</p> <p>Para cada punto, SENDA dispone un Gestor Tolerancia Cero que asegura el cumplimiento de estas actividades, documenta el procedimiento y los resultados obtenidos.</p> <p>El punto de control siempre se desarrolla con presencia de Carabineros, ya que la Ley de Tránsito es quien los faculta a someter a conductores a pruebas científicas que determinen presencia de alcohol y otras drogas.</p> <p>El punto de control está dotado de equipos alcotest y narcotest para fiscalizar a conductores, junto a ambulancias y personal médico capacitado. De este modo, si un conductor resulta positivo en alcotest o narcotest, el equipo médico realiza el procedimiento confirmatorio a través de una muestra de sangre.</p> <p>Cada punto de control se establece como referencia a las comunas aledañas, aumentando el rendimiento de los controles que se realicen paralelamente en la ejecución del operativo. Además, disuade a conductores frente al riesgo de ser controlados.</p> <p>En el contexto de pandemia, es importante considerar que los protocolos adicionales que debe realizar Carabineros comprometen la cantidad de conductores controlados, pues supone más tiempo en cada conductor.</p> <p>5) El tiempo de ejecución puede variar, dependiendo de la prueba que se realice.</p> <p>Si el alcotest indica que no hay presencia de alcohol, el tiempo es 5 minutos promedio, pero si indica presencia de alcohol, el tiempo es 20 minutos promedio.</p> <p>Si el narcotest indica que no hay presencia de drogas, el control puede durar 15 minutos promedio, pero si hay presencia de drogas, el proceso puede durar 25 minutos promedio.</p> <p>Los tiempos pueden aumentar, al menos 10 minutos por control, si se aplican protocolos sanitarios.</p> <p><b>Meta de producción año 2021:</b> 167.280 Personas controladas en controles preventivos de alcohol y otras drogas.</p> <p><b>Gasto por componente 2021(\$miles) :</b> 993.255</p>

Nombre	Descripción
<p><b>Capacitaciones a actores claves para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores</b>            Capacitaciones / Cursos / Charlas            (Cursos, charlas y talleres)</p>	<p>1) Personas que están en proceso de obtener una licencia de conducir por primera vez, son capacitadas en los riesgos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores.</p> <p>2) El bien o servicio provisto son capacitaciones a través de cursos online y la disposición de material audiovisual educativo sobre los riesgos de la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas.</p> <p>3) La población objetivo corresponde a personas que están en proceso de obtener su licencia de conducir y participan de algún curso teórico en escuelas de conductores.</p> <p>4) Las Direcciones Regionales de SENDA contactan escuelas de conductores que se encuentren funcionando regularmente según la normativa vigente, ofreciéndoles la posibilidad de implementar una capacitación dirigida a personas que están en proceso de obtener su licencia de conducir. La incorporación de cada escuela se materializa mediante la firma de una carta de compromiso entre ésta y SENDA. Así, la totalidad de personas que se inscriban en las escuelas asociadas a SENDA podrán acceder a la capacitación.</p> <p>La capacitación está contenida en una plataforma online de SENDA. Por lo cual, para su ejecución las escuelas son capacitadas por SENDA sobre los riesgos del consumo de alcohol y drogas en conductores, el uso de una plataforma en línea para la revisión de contenidos y desarrollo de pruebas de aprendizaje sobre los contenidos revisados.</p> <p>Los contenidos que se revisan en la plataforma refieren a tipos de drogas, efectos de tranquilizantes y analgésicos en la conducción, efectos de tipos de drogas en la conducción, normativa chilena vinculada a la conducción y controles preventivos a conductores de SENDA. Por tanto, se agrega un énfasis en los efectos que generan las drogas más allá de sólo las sanciones legales que implica infringir la norma.</p> <p>Las personas que aprueben el curso pueden obtener un certificado que acredite la aprobación, de modo tal que también la escuela de conductores tenga conocimiento sobre los alumnos que participan exitosamente de esta capacitación.</p> <p>Las escuelas de conductores se reservan el derecho de definir si la aprobación de la capacitación online de SENDA es un requisito obligatorio u opcional para la aprobación del curso de conducir.</p> <p>5) La duración del componente corresponde a 80 minutos aproximadamente, considerando el ingreso a la plataforma, la revisión de contenidos y el desarrollo del test de aprendizaje.</p> <p><b>Meta de producción año 2021:</b> 20.000 Personas capacitadas que realizan el test de aprendizaje</p> <p><b>Gasto por componente 2021(\$miles) :</b> 15.000</p>

Nombre	Descripción
<p><b>Campaña comunicacional para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores.</b> Materiales y Campañas de Difusión (Materiales y Campañas de Difusión)</p>	<p>1) Personas informadas sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores.</p> <p>2) El servicio provisto consiste en la producción de una cápsula informativa audiovisual sobre las consecuencias del consumo de drogas y alcohol en conductores.</p> <p>3) La población beneficiaria del componente serán aquellas personas que visualicen la cápsula audiovisual del programa, teniendo un alcance universal.</p> <p>4) SENDA realizará la elaboración del material informativo. Los contenidos desarrollados focalizarán mensajes preventivos sobre las consecuencias del consumo de alcohol y otras drogas en conductores.</p> <p>Para la difusión de este material, las Direcciones Regionales de SENDA contactan a Departamentos de Tránsito que otorguen licencias de conducir, Establecimientos Educativos de enseñanza media y Escuelas de Conductores ya asociadas con SENDA, ofreciéndoles la posibilidad de difundir mensajes preventivos. La incorporación de cada institución se materializa mediante la firma de una carta de compromiso entre ésta y SENDA.</p> <p>Se priorizan estos lugares, ya que constituyen espacios donde transitan conductores jóvenes y novatos los cuales se encuentran más expuestos a los riesgos del consumo de alcohol y otras drogas.</p> <p>La cápsula es difundida según la voluntad de cada institución asociada con SENDA y en función a los recursos, espacios y horarios disponibles. Sin embargo, desde SENDA se recomienda la difusión de la cápsula en espacios físicos o virtuales que concentren atención y/o visitas de público, por ejemplo, oficinas de atención, salas de espera o el sitio web de cada Departamento de Tránsito, Escuela de Conductores o Establecimiento Educativo asociado.</p> <p>5) La duración del componente corresponde a 1 minuto 30 segundos aproximadamente, considerando el tiempo de la cápsula informativa.</p> <p><b>Meta de producción año 2021:</b> 1 Material informativo elaborado</p> <p><b>Gasto por componente 2021(\$miles) :</b> 35.000</p>

**Estrategia de intervención:** La estrategia de intervención del programa contempla un enfoque universal para maximizar su impacto, sin embargo, promueve su intervención en conductores jóvenes o novatos que pertenecen a grupos más expuestos a los riesgos del consumo de alcohol y otras drogas en la conducción.

El primer componente se orienta a la instalación de puntos de control de alcotest y narcotest a conductores; el segundo, a capacitar a conductores sobre los riesgos asociados al consumo de alcohol y otras drogas al momento de conducir, y el tercero, a la difusión de mensajes informativos - preventivos sobre las consecuencias del consumo de drogas y alcohol en conductores. Es importante entender que, si bien los componentes se mencionan en orden, éstos no son necesariamente secuenciales, por lo que las personas pueden ser objeto de la intervención de uno o más componentes sin ningún orden en particular dispuestos de manera tal que resulta altamente probable que en distintas instancias una persona se puede ver expuesta a la intervención del programa, pero sin buscar acciones personalizadas hacia los beneficiarios, sino más bien se buscan resultados globales frente a una situación que es permanente.

El componente "Capacitaciones a actores claves para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores" está dirigido a conductores jóvenes, es decir, personas que están en proceso de obtener su licencia de conducir y participan de algún curso teórico en escuelas de conductores. Previamente, las Direcciones Regionales de SENDA se contactan con las escuelas de conductores que se encuentren funcionando regularmente según la normativa vigente, ofreciéndoles la posibilidad de implementar esta capacitación. En caso de que la escuela de conductores presente la voluntad de participar, SENDA firma cartas de compromiso con éstas, quienes se comprometen a incorporar los contenidos y material educativo que SENDA proporcionará a sus cursos teóricos de conducción.

De este modo, la escuela de conductores incorpora los contenidos, promueve la temática e inscribe a sus alumnos en una plataforma de capacitación online de SENDA. En esta plataforma el alumno de la escuela de conductores puede revisar información relacionada a los tipos de drogas, los efectos de los tranquilizantes y analgésicos en la conducción, los efectos de los tipos de drogas en la conducción, la normativa chilena vinculada a la conducción y conocer sobre los controles preventivos a conductores de SENDA, para posteriormente responder un test de aprendizaje sobre los riesgos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores. Finalmente, la plataforma le permite al alumno obtener un certificado que acredite su aprobación, de modo tal que también la escuela de conductores tenga conocimiento sobre los alumnos que participan exitosamente de esta capacitación. Es importante indicar que el compromiso entre SENDA y las escuelas de conductores consiste en que los alumnos revisen los contenidos y realicen el test de aprendizaje, en este sentido, las escuelas de conductores se reservan el derecho de definir si la aprobación de la capacitación online de SENDA es un requisito obligatorio u opcional para la aprobación del curso de conducir.

Para conductores que transitan por calles y carreteras, el componente "Controles Preventivos de alcohol y otras drogas en conductores" dispone

estratégicamente de puntos de control para fiscalizar aleatoriamente a conductores de vehículos motorizados. En estos puntos de control Carabineros aparta -momentáneamente- de circulación al conductor fiscalizado, solicita su documentación, la del vehículo y se aplica alcotest para el control de alcohol o narcotest para el control de drogas en el conductor.

Cuando Carabineros aplica el alcotest, se pide al conductor soplar la boquilla del alcotest. Si el equipo marca igual o mayor que 0,3 g/l debe realizar una nueva prueba 15 minutos después. Si la segunda prueba de alcotest da positivo, el conductor se considera como infractor de la Ley de Tránsito, por lo que es retirado de circulación, es decir, deja de conducir el vehículo y se procede a un examen de sangre.

Cuando Carabineros aplica el narcotest, se solicita al conductor pasar un hisopo por dentro de la boca, hasta que el indicador que está en el mismo hisopo se torne de color azul. Si el narcotest marca presencia de alguna droga (marihuana, cocaína, opiáceos, anfetamina o metanfetamina), el conductor se considera como infractor de la Ley de Tránsito, por lo que es retirado de circulación, es decir, deja de conducir el vehículo y se procede a un examen de sangre.

Respecto al examen de sangre, se realiza en una ambulancia dispuesta por SENDA, donde en presencia de un Carabinero, un médico y un paramédico, se realiza la extracción de una muestra de sangre. El médico guarda la muestra de sangre en una caja especial que luego es enviada al Servicio Médico Legal (SML) para su análisis. Posteriormente, los resultados de la muestra de sangre son enviados por el SML al Ministerio Público, para que los Tribunales de Justicia determinen la causa penal correspondiente.

Transversalmente, las personas están expuestas al tercer componente: "Campaña comunicacional para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores" que dispone de una cápsula audiovisual desplegada en espacios que puedan concentrar conductores jóvenes y novatos, tales como Establecimientos Educativos, Departamentos de Tránsito y Escuelas de Conductores, sin embargo, el contenido del mensaje se diseña para ser apto a todas las personas.

La campaña se realiza durante todo el año y el contenido de la cápsula busca informar sobre las consecuencias de la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Para ello, las Direcciones Regionales han convenido previamente con las autoridades respectivas, la disposición de estos espacios para poder presentar la cápsula en las dependencias facilitadas.

De esta manera, la estrategia contempla componentes cuya intervención ocurre en distintas etapas en el ciclo vital de un conductor, lo que complementa el efecto preventivo de cada componente.

**Tiempo de duración del ciclo de intervención del programa: Indique en cuántos meses/años promedio egresarán los beneficiarios del programa:** 1 año

**Criterios de egreso:** El programa se define como una intervención anual, ya que los controles preventivos, las capacitaciones, y campañas comunicacionales son de carácter permanente y se orientan a generar cambios en el comportamiento de las personas a través de la disuasión, capacitación e información.

**¿Pueden los beneficiarios acceder más de una vez al programa?:** Si, Dada las características del programa, los beneficiarios pueden acceder más de una vez a los componentes del programa. Al tratarse de intervenciones permanentes, las personas que asisten a escuelas de conductores pueden participar en el curso o revisar sus contenidos, incluso optando por diferentes tipos de licencias, en las oportunidades que estime necesario. De igual manera, los conductores pueden ser objeto de controles en una cantidad indeterminada de ocasiones al transitar por los lugares donde se establecen los puntos de control vehicular. Finalmente, las personas pueden acceder al contenido informativo de la campaña comunicacional sobre las consecuencias de conducir bajo el efecto de alcohol y drogas al transitar por las dependencias facilitadas para su visualización.

**Identifique si el programa atiende un riesgo potencial y por lo tanto es de carácter "preventivo", (como por ejemplo, programas que previenen la deserción escolar, o que proporcionan seguros ante distintos eventos) o bien, atiende o da solución a un problema ya existente (como por ejemplo programas que atienden a escolares que ya han desertado del sistema escolar):** El programa busca disponer de una respuesta preventiva, oportuna y pertinente que contribuya a modificar las conductas de riesgo que genera la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. Las consecuencias negativas derivadas de esta problemática, tales como los siniestros de tránsito a causa de alcohol en el conductor o la prevalencia de consumo de drogas y alcohol en conductores, fundamentan que el programa tenga por propósito, que las personas no conduzcan vehículos bajo la influencia del alcohol y otras drogas.

**Identifique si el programa incorpora en su intervención, al hogar/familia/cuidadores del beneficiario, (por ejemplo, la intervención a un niño o niña que incorpore a sus padres, sus hermanos, sus cuidadores, o a su familia). Describa el modo y las instancias en las que se incorpora este enfoque en la estrategia del programa:** El programa no incorpora este enfoque en su estrategia. Los beneficiarios del programa son los conductores a través de una estrategia de disuasión (riesgo de ser controlado y severidad de las penas), capacitación (participación en cursos online) y sensibilización (información sobre conductas de riesgo y consecuencias dañinas). Se busca que la persona evite el uso de alcohol y otras drogas si va a conducir para eliminar las consecuencias negativas de esa conducta.

#### 4.2) Ejecutores, articulaciones y complementariedades

**Ejecución:** El programa es ejecutado por terceros.

Nombre	Tipo de institución	Nivel	Rol de la institución	Mecanismos
--------	---------------------	-------	-----------------------	------------

Carabineros de Chile	Subsecretaría, Servicio o Institución Pública del Nivel Central	Componente	Apoyar a SENDA en el despliegue de puntos de control a conductores mediante la coordinación de fechas y horarios, selección de zonas estratégicas, disposición de funcionarios y ejecución de los controles preventivos a conductores. En caso de presencia de alcohol y otras drogas en conductores, solicitar al Ministerio Público el procedimiento a seguir y gestionar el curso de acción correspondiente, según lo establecido por la Ley.	No hay un mecanismo para la selección de esta institución, ya que la Ley de Tránsito establece que Carabineros de Chile es la única institución facultada para someter a conductores a la realización de pruebas científicas que permitan determinar el hecho de encontrarse en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol. Por tanto, la labor de control vehicular es función privativa de Carabineros de Chile.
Escuelas de Conductores	Organismo privado con fines de lucro	Componente	Las Escuelas de Conductores permiten a SENDA la realización de capacitaciones a sus instructores sobre los riesgos asociados al consumo del alcohol y otras drogas al momento de conducir y sobre el uso de la plataforma de capacitación online. Asimismo, facilitan y entregan contenidos preventivos a conductores que se encuentran inscritos en sus respectivas escuelas.	Las Direcciones Regionales de SENDA se contactan con las escuelas de conductores que se encuentren funcionando regularmente según la normativa vigente, ofreciéndoles la posibilidad de implementar una capacitación dirigida a personas que están en proceso de obtener su licencia de conducir. Su incorporación se materializa, a través de la firma de una carta de compromiso entre SENDA y la Escuela de Conductores.

**Articulaciones:** El programa se articula con otras instituciones.

Nombre	Tipo de institución	Especifique tipo de institución	Descripción de la articulación
Servicio Médico Legal	Subsecretaría, Servicio o Institución Pública del Nivel Central		El Servicio Médico Legal es responsable de habilitar ambulancias como espacios para toma de muestras de sangre, capacitar al personal médico que participa en los puntos de control, recibir las muestras de sangre que son extraídas en los puntos de control vehicular, realizar análisis de alcoholemia y de muestras toxicológicas e informar los resultados al Ministerio Público.

Nombre	Tipo de institución	Especifique tipo de institución	Descripción de la articulación
Ministerio Público	Subsecretaría, Servicio o Institución Pública del Nivel Central		El Ministerio Público es el organismo responsable de gestionar y coordinar los cursos de acción de conductores que arrojan positivo en alcotest y/o narcotest; dirige la investigación de presuntos delitos de conducción bajo la influencia de alcohol y/u otras drogas y adicionalmente, aporta en la entrega de datos estadísticos sobre el tipo de término de la causa judicial en aquellos conductores que arrojaron positivo en los controles preventivos que realiza el programa.
Departamentos de Tránsito Municipales	Municipio o Corporación Municipal		Los departamentos de tránsito municipales se comprometen a participar de la campañas comunicacional sobre las consecuencias de la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, disponiendo de espacios, idealmente vinculados con las instancias relativas a la conducción, para mostrar al público la campaña comunicacional.

**Complementariedades Internas:** El programa no se complementa con programa(s) o intervención(es) de la misma Institución o Servicio Público.

**Complementariedades Externas:** El programa no se complementa con programa(s) o intervención(es) de otra(s) Institución(es) o Servicio(s) Público(s).

#### 4.3) Enfoque de Derechos Humanos

Enfoques y/o perspectivas	¿Incorpora o no?	¿En qué etapas se incorpora?	Justificación de la no incorporación del enfoque o perspectiva
Género	Si	Se considera la condición de género al momento de reportar los resultados asociados a la implementación del programa. Particularmente, el programa incorpora la desagregación de los beneficiarios según género.	
Pueblos indígenas	No		El consumo de alcohol y otras drogas al momento de conducir un vehículo motorizado, es una problemática que se presenta, generalmente, de forma heterogénea en la población. Los individuos que pertenecen y/o se identifican con algún pueblo originario, no presentan antecedentes y/o comportamientos relacionados con el consumo de alcohol y otras sustancias que los diferencien de la población en general. Por tanto, este programa aborda el consumo de alcohol y otras drogas en conductores sin hacer distinciones étnicas o de pueblos originarios.

Enfoques y/o perspectivas	¿Incorpora o no?	¿En qué etapas se incorpora?	Justificación de la no incorporación del enfoque o perspectiva
Pertinencia territorial	Si	<p>El programa considera un enfoque de pertinencia territorial en su diseño, específicamente, al momento de definir las zonas y lugares estratégicos del componente N°1.</p> <p>En este contexto, los criterios y variables definidos para el establecimiento de los puntos de control a nivel nacional corresponden a: N° de habitantes, N° de comunas, parque vehicular, N° de fallecidos y N° de lesionados en accidentes de tránsito por cada región.</p> <p>A nivel regional, los criterios que priman son: N° de habitantes, sectores con alto flujo vehicular y peatonal, sectores de celebración de festividades locales, N° de fallecidos y N° de lesionados en accidentes de tránsito por comuna.</p> <p>Finalmente, a nivel comunal los puntos de control son determinados considerando aspectos como la georreferenciación de accidentes de tránsito a causa de alcohol en el conductor y los sectores con alto flujo vehicular y peatonal.</p>	
Niños, niñas y adolescentes (NNA)	No		Este programa está dirigido a personas autorizadas por la ley del tránsito para conducir vehículos motorizados, es decir, personas mayores de edad, con la excepción de menores de 17 años quienes pueden obtener licencia de conducir y manejar un vehículo acompañado por un mayor de edad. Por tanto, no se consideran acciones dirigidas a niños, niñas y adolescentes en el proceso de intervención.
Discapacidad	No		El programa no contempla en su diseño, ejecución y evaluación un enfoque que considere y/o aborde la situación específica de personas con discapacidad. No obstante, esta situación no implica que personas que presentan ciertos tipos de discapacidad y puedan acceder a la obtención de una licencia de conducir (por ejemplo, vehículos adaptados), sean beneficiados por las intervenciones contempladas por cada componente del programa.
Migrantes	No		El programa no contempla en su diseño, ejecución y evaluación un enfoque que considere y/o aborde la situación específica de personas migrantes. No obstante, la condición migratoria de individuos que han ingresado al país (como turistas o buscando la residencia permanente) no excluye que, personas que tienen licencia de conducir vigente de su país de origen o bien, se encuentran en proceso de obtener una en Chile, sean beneficiados por las intervenciones contempladas por cada componente del programa.
Otra condición	No		

#### 4.4) Participación Ciudadana y Transparencia Pública

Mecanismos de participación ciudadana: Si

- Otros

**Descripción:** Al momento de reportar e informar los resultados asociados a la implementación del programa, si se considera la incorporación de mecanismos de participación ciudadana contemplados en la Ley N. °20.500. Particularmente, el mecanismo de Acceso a Información Relevante. El programa, efectivamente, considera la entrega de información sobre controles (u otros antecedentes relacionados con el programa) cuando se realizan solicitudes por la ciudadanía a través del Portal de Transparencia.

Mecanismos de participación y transparencia pública: Si

- Otros

**Descripción:** El programa considera mecanismos de transparencia pública. Por un lado, da respuesta a las solicitudes de información -relativas al programa- realizadas por la ciudadanía a través del Portal de Transparencia. Por el otro, informa los avances y resultados obtenidos por el programa en informes al legislativo o en las cuentas públicas realizadas anualmente por el Servicio.

### 5. INDICADORES

#### 5.1) Indicadores

Indicadores a nivel de Propósito:

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Metodología y definiciones conceptuales	2020 (Situación actual)	2021 (Con programa)	2022 (Con programa)
Tasa de variación de personas que infringen la norma y dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo SENDA.	$\left( \frac{\text{Número de personas que infringen la norma y dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo SENDA en el año } t}{\text{Número de personas que infringen la norma y dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo de SENDA en el año } t-1} \right) / \left( \frac{\text{Número de personas que infringen la norma y dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo de SENDA en el año } t-1}{\text{Número de personas que infringen la norma y dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo de SENDA en el año } t-1} \right) * 100$ <p><b>Fuente de información:</b> Sistema Cero, SENDA.</p>	Las personas que infringen la norma, se entiende como aquellos conductores controlados que resultan positivo en el test de alcotest y/o marcan presencia de drogas en narcotest. En estos casos, el conductor se considera como infractor de la Ley de Tránsito, por lo que es retirado de circulación, es decir, deja de conducir el vehículo, pues se entregan los antecedentes que corroboran la influencia del alcohol y/o otras drogas al momento de conducir.	- 54,00%	67,00%	33,00%

<p>Tasa de variación de personas que conducen algún vehículo después de haber consumido alcohol y/u otras drogas en el año t.</p>	<p>((Número de personas que declaran conducir algún vehículo después de haber consumido alcohol y/u otras drogas en el año t - Número de personas que declaran conducir algún vehículo después de haber consumido alcohol y/u otras drogas en el año t - 2) / Número de personas que declaran conducir algún vehículo después de haber consumido alcohol y/u otras drogas en el año t - 2) *100</p> <p><b>Fuente de información:</b> Estudio Nacional de Drogas en Población General, SENDA.</p>	<p>A través del Estudio Nacional de Drogas en Población General que realiza SENDA cada dos años a nivel nacional, se indagan antecedentes en el consumo de sustancias cuando los entrevistados se encuentran frente al volante. A este módulo del cuestionario acceden todas aquellas personas mayores de 17 años que declararon tener licencia de conducir, a quienes se les consulta si, durante los últimos 12 meses se ha manejado algún vehículo después de: (a) haber consumido alcohol (independiente de la cantidad consumida), (b) después de haber consumido marihuana, (c) después de haber consumido otra droga sea lícita o ilícita (como cocaína, éxtasis, tranquilizantes, estimulantes u otra).</p>	<p>-4,00%</p>		<p>- 2,00%</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------	--	----------------

**Mencione para cuáles de los indicadores se encuentra centralizada la información y describa los instrumentos utilizados para su recolección y cuantificación:** La información utilizada para el cálculo de los indicadores a nivel de propósito se encuentra centralizada en SENDA. Para la medición de la variación de las personas que infringen la ley de tránsito al conducir bajo la influencia de alcohol y/u otras drogas y que dejan de conducir su vehículo al momento del control preventivo SENDA, se utiliza la información del Sistema CERO. Para la medición del segundo indicador de propósito se utiliza el Estudio Nacional de Drogas en Población General, el cual se levanta con una periodicidad de 2 años y sus resultados son centralizados por el Área de Estudios, Estadísticas y Publicaciones de SENDA.

**Señale la evidencia que le permitió definir la situación actual y proyectada de los indicadores:** Para el primer indicador la información se basa en los datos cargados en el Sistema informático "Cero", el cual administra los datos de controles a conductores. Para realizar la estimación se consideran dos variables: el porcentaje de alcotest positivos del año 2019 (1%), y el porcentaje de narcotest positivos. En este último se extrapolan los resultados que obtuvo la aplicación del alcotest en el país desde su inicio y su comportamiento en los siguientes años.

En el caso del segundo indicador, la Encuesta Nacional de Drogas en Población General, desde 2012 indaga en el consumo de sustancias cuando los entrevistados se encuentran frente al volante. A este módulo del cuestionario acceden todas aquellas personas mayores de 17 años que declararon tener licencia de conducir. Se cuenta con datos del 2016 y 2018, los cuales fueron usados para calcular la línea base. Los datos del año 2020 son levantados en el año 2020 pero publicados posteriormente (se esperan para enero 2022).

**Indicadores a nivel de Componentes:**

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Metodología y definiciones conceptuales	2020 (Situación actual)	2021 (Con programa)	2022 (Con programa)
<p>Porcentaje de regiones que disminuyen alcotest y/o narcotest positivos.</p>	<p>(N° de regiones que disminuyen en el porcentaje de alcotest y/o narcotest positivos en el año t respecto al año t-1 / N° total de regiones que aplican alcotest y/o narcotest en el año t) *100</p> <p><b>Fuente de información:</b> Sistema CERO, SENDA.</p>	<p>- Alcotest positivo: Resultados que indican presencia de alcohol igual o mayor a 0,3 gramos por litro de sangre.</p> <p>- Narcotest Positivo: Resultado de aplicación de narcotest, que arroja presencia de marihuana, cocaína, anfetaminas, metanfetaminas y opiáceos</p>			

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Metodología y definiciones conceptuales	2020 (Situación actual)	2021 (Con programa)	2022 (Con programa)
Porcentaje de personas capacitadas que aprueba el test de aprendizaje	$\left( \frac{\text{N}^\circ \text{ de personas capacitadas que aprueban el test de aprendizaje con nota igual o mayor a 4.0 en el año T}}{\text{N}^\circ \text{ total de personas capacitadas que realizan el test de aprendizaje en el año T}} \right) * 100$ <p><b>Fuente de información:</b> Sistema Capacitaciones, SENDA.</p>	<p>- Persona Capacitada: Persona que asiste a curso de conducción impartido por Escuelas de Conductores, en las que recibe una capacitación para la prevención del consumo de alcohol y drogas y que rinde el test de aprendizaje de SENDA.</p> <p>-Escuelas de Conductores: Entidades encargadas de impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias, para optar a una licencia de conductor con el objeto de acceder a la conducción de vehículos motorizados para el transporte de personas y para el transporte de carga.</p> <p>- Aprobación de test de aprendizaje: Corresponde al resultado satisfactorio, equivalente a una calificación igual o mayor a 4.0, en una escala de 1 a 7, obtenido en una prueba que se realiza tras la finalización de la capacitación para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores.</p>		75,00%	80,00%
Porcentaje de personas que tras ver la cápsula declaran sentirse más informados sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol	$\left( \frac{\text{N}^\circ \text{ de personas que tras ver la cápsula declaran sentirse más informados sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol en el año t}}{\text{N}^\circ \text{ total de personas que tras ver la cápsula responden la encuesta en el año t}} \right) * 100$ <p><b>Fuente de información:</b> Encuesta Nacional Población General, SENDA</p>	<p>- Sentirse más informado: Corresponde a aquellas respuestas situadas en las categorías "de acuerdo" o "muy de acuerdo" para la afirmación "Tras haber visto la cápsula, siento que tengo más información sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol".</p>			

**Mencione para cuáles de los indicadores se encuentra centralizada la información y describa los instrumentos utilizados para su recolección y cuantificación:** Para el I1, los instrumentos para su recolección corresponden a los resultados de la aplicación de Alcotest y Narcotest, que están centralizados y registrados por el Gestor SENDA en el Sistema CERO.

Para el I2, la información se centraliza en el sistema de Capacitaciones de SENDA. Ésta es ingresada por los usuarios del programa, quienes se registran y realizan el test de aprendizaje, permitiendo la sistematización inmediata de la información.

En el I3, se aplica una encuesta a personas que se encuentren en Establecimientos Educativos, Escuelas de Conductores y/o Dptos. de Tránsito y visualicen la cápsula informativo-preventiva. Esta encuesta incorpora la pregunta: "Tras haber visto la cápsula, siento que tengo más información sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol". Las respuestas se miden utilizando una escala Likert: "muy en desacuerdo", "en desacuerdo", "de acuerdo" o "muy de acuerdo". La información se centraliza en el Sistema CERO.

**Señale la evidencia que le permitió definir la situación actual y proyectada de los indicadores:** El I1 no es posible de proyectar, debido a que no existen datos de base que permitan proyectar la evolución del indicador, ya que se cuenta solo con 1 año de la aplicación narcotest, lo que impide estimar el comportamiento regional en base a datos precedentes.

El I2, se proyecta según la experiencia del Área Capacitaciones SENDA. En estas instancias, normalmente, un 75% de personas cursan y finalizan procesos de capacitación. En este contexto, se propone tomar como referencia dicha tasa de finalización y estimar para este componente, una proyección inicial del 75%. Cabe mencionar que no se considera la situación del año 2020, ya que su ejecución se proyecta para el año 2021.

El I3, no es posible de proyectar al no contar con una línea base de información. Es primera vez que serán aplicados los instrumentos de medición.

## 5.2) Sistemas de información del programa

**¿El Servicio o la institución responsable, cuenta con sistemas de información que permitan identificar beneficiarios (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos. Indique además si esta información se encuentra digitalizada y centralizada en una base de datos:**

Para los beneficiarios de los controles preventivos el programa cuenta con el sistema Cero. Para la identificación de beneficiarios, sólo se detalla a aquellos conductores que resultan positivos en la aplicación del alcotest o narcotest. Los datos que se identifican son: nombre, apellido, sexo y edad de los conductores que arrojan positivo para alcotest o narcotest. Esta información se encuentra digitalizada y centralizada.

Para los beneficiarios de las capacitaciones se dispone de un sistema de registro que almacena la siguiente información: nombre de la persona, género, rut, correo electrónico, rango de edad, nombre de la escuela de conductores, comuna y región. Esta información se encuentra digitalizada y centralizada.

¿El programa reporta información al Registro de Información Social (RIS) del Ministerio de Desarrollo Social y Familia?: No

## 6. PRESUPUESTO

### 6.1) Gastos

Componente	Gasto (M\$)	Detalle
Controles Preventivos de alcohol y otras drogas en conductores	993.255	Incluye el gasto fijo de la licitación 2020-2021 comprometida y el estimado de la licitación periodo 2021-2022 del servicio de toma de muestra móvil, el porcentaje de los honorarios de los gestores del programa Cero que corresponde a otorgamiento directo del beneficio, la compra de kits narcotest y de boquillas alcotest, los que son desechables y se ocupan en cada conductor controlado. Todos estos gastos son existentes en la institución.
Capacitaciones a actores claves para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en conductores	15.000	Incluye gasto en material educativo, que consiste en material audiovisual con contenido educativo preventivo dirigido a los alumnos de las escuelas de conductores. Este gasto es una redistribución del monto presupuestado para la campaña comunicacional.
Campaña comunicacional para informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en conductores.	35.000	Incluye gasto en campaña comunicacional, que consiste en cápsula audiovisual con contenido informativo preventivo dirigido a informar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y otras drogas en la conducción. Además, se considera el aporte en cofinanciamiento a una campaña comunicacional en medios masivos que se realiza en coordinación con otras instituciones ministeriales a fines a la temática. Este gasto es existente en la institución.

**Gastos Administrativos:** 123972

**Detalle gastos administrativos:** Incluye reparaciones de equipos alcotest y narcotest; pago por mantenciones de equipos alcotest y narcotest; insumos para calibraciones de los equipos alcotest como el etanol; gasto en despacho de equipos desde el nivel central a regiones; compra de insumos específicos para los puntos de control como impresión de formularios de registro de los operativos, pilas para equipos alcotest y narcotest, boletas de alcoholemias, boletas de toma de muestra toxicológica y vestuario de Gestores Tolerancia Cero; compra de insumos sanitarios para conductores controlados, funcionarios de Carabineros y Gestores Tolerancia Cero como mascarillas, viseras, guantes, líquidos higienizantes y alcohol gel; además, se incluye el porcentaje de los honorarios de los Gestores Tolerancia Cero que corresponde a gasto administrativo. Todos estos gastos son existentes en la institución.

**Total Gastos:** 1167227

### 6.2) Gastos de Inversión

**Gasto Total del Programa (sumatoria del gasto por componente, gasto administrativo y gasto de inversión) (M\$):** 1.167.227

### 6.3) Gastos por Subtítulo

**Detalle el Gasto Total del Programa Social (componentes, gastos administrativos e iniciativas de inversión) por subtítulo, ítem y denominación, indicando el número de asignación y valor correspondiente:**

Partida	Capítulo	Programa	Subtítulo, Ítem, Denominación	Asignación	Gasto (\$miles)
05	09	01	24 03 TRANSFERENCIAS CORRIENTES Transf. a otras entidades públicas (1)	13	1.167.227

**Gasto Total por Subtítulo (M\$):** 1.167.227